

## PEDAGOGÍA DEL PODER IMPERIAL EN EL ESPACIO RURAL BÉTICO A TRAVÉS DE LOS MILIARIOS

SERGIO ESPAÑA-CHAMORRO  
Universidad Complutense de Madrid

Recibido: 06/09/2016 / Evaluado: 31/03/2017 / Aprobado: 04/05/2017

**RESUMEN:** Desde los estudios de Pierre Salama se vienen considerando los miliarios como inscripciones que emanan y expresan el poder imperial. No obstante, el estudio de estos epígrafes viarios ha supuesto, por lo general, un interés epigráfico y, por otro, un uso como prueba para completar lagunas en los trazados viarios. El objetivo de esta investigación es unir su información geográfica aproximada con su carácter, como elemento de poder para poder dibujar en el mapa bético los marcados espacios de poder y las implicaciones administrativas que tuvieron este tipo de inscripciones. El fin es proponer una función principal propagandística que supera incluso la informativa, como tradicionalmente se ha venido indicando.

*Palabras clave:* miliarios, administración viaria romana, espacio rural romano, pedagogía del poder.

**ABSTRACT:** Since the studies of Pierre Salama, milestones have been considered as inscriptions which exude and express the imperial power. Notwithstanding, the studies on the Epigraphy of this road have been generally seen firstly from an epigraphical view and secondly, as a proof to fill in the gap for road system. The aim of this research is linking the geographical information with their characteristic as element of power. This allows me to draw the spaces of power in the province of Baetica and to delve into administrative implications of these inscriptions. It also allows me to propose propaganda as their main function, more than their traditional consideration as an informative element.

*Keywords:* Milestones, Roman road administration, Roman rural space, pedagogy of power

La epigrafía está considerada como la más consumada, eficaz e incorruptible expresión de «comunicación» y de «memoria» óptica, además de un tipo de tecnología avanzada para una sociedad en la que no se conocía la reproducción en masa. Así, la producción epigráfica aseguraba una vehiculización de mensajes públicos y privados difícilmente alterables y tenía una función de soporte sobre el cual organizar la conservación de los mensajes que querían ser transmitidos. La epigrafía formaba un archivo de memoria futura que salvaguardaba y publicitaba al mismo tiempo eventos y personajes,<sup>1</sup> siendo los miliarios una de las principales bases de memoria, publicidad y propaganda en zonas no urbanas.

El interés por los miliarios se ha visto polarizado por dos tipos de estudio. Por una parte, su interés epigráfico ha creado los *corpora* por vías o regiones actuales, primando su interés epigráfico. Por otra parte, quizás su uso más extenso es la utilización como clave para identificar trazados viarios. Sin embargo, este tipo de epígrafes son una prueba muy valiosa para el estudio de las competencias viarias en las administraciones provinciales romanas, además de sus aportes en materia histórica. Son los únicos epígrafes del territorio que de forma estandarizada (atañendo a una misma vía y cronología) pueden aportarnos datos muy valiosos más allá de la ya rentabilizada información sobre vías.

Durante las investigaciones que estoy llevando en mi tesis doctoral, la visión sobre la interconectividad de los territorios béticos me llevó a indagar cómo se desarrolló la política oficial en materia viaria, para ver qué ejes fueron amojonados y por qué, viendo además la dispersión de los miliarios para buscarles explicaciones históricas a nivel macrorregional. La indagación sobre algunas de las cuestiones que esperaba resolver cambió la perspectiva, replanteándome la política de amojonamiento en la Bética con una intencionalidad funcional para entrever que en realidad lo que primaba era una finalidad propagandística, sin duda el motor de esta política viaria desde sus inicios con los primeros miliarios de Augusto.

#### LOS TRAZADOS VIARIOS Y LA EMANACIÓN DEL PODER

El desarrollo de infraestructuras viarias es una de las estrategias más efectivas que existen para abrir y desarrollar políticas coloniales en territorios conquistados,<sup>2</sup> ya que el transporte permite afianzar la expansión cultural a través de estrategias de colonización cultural, no solo militar sino también económica y social. Esto es algo evidente en el gran empeño que Roma puso

1. VALERIA CICALA: «Tra memoria e comunicazione: approcci di lettura», *Epigraphica*, 55 (1993), pp. 212-214.

2. ANNE KOLB: «The conception and practice of Roman rule: the example of transport infrastructure», *Geographia Antiqua*, 20-21 (2011-2012), p. 53.

en interconectar y fomentar el sistema viario. En Hispania, la divergencia social creaba una situación asimétrica entre un sur con un incipiente sistema de interconexión territorial, además de trazados viarios previos existentes en época prerromana, y un noroeste donde las infraestructuras eran mínimas y condicionadas por la abrupta orografía.

Y en esta concepción de la política viaria romana hay que tener en cuenta que el fomento y desarrollo de unas infraestructuras que permitiesen unas conexiones de tráfico adecuadas fueron sin duda un factor crucial para extender el dominio político de manera real a escalas locales y regionales<sup>3</sup> y, más si cabe, en una zona de interés económico como es la Bética. Con ello se llevaba también la administración romana, uno de los pilares principales de la perdurabilidad cronológica del Imperio. La primera regulación viaria que se realizó en época romana, la *lex Sempronia viaria*, se debe a Caius Gracchus y data del 123 a.C. En esta primera ley es donde se estableció la regulación miliaria, una mera regulación de una práctica más antigua. Gianfrotta<sup>4</sup> indica que esta *lex* es una parte más de la reforma agraria que se estaba llevando a cabo en la península itálica, usando la milla romana.<sup>5</sup> Este es el primer paso para que un modelo de numeración viaria eminentemente práctico fuese regulado por la administración, lo que supondría a la larga su inserción en las políticas energéticas que ya habían tenido lugar en materia viaria (prueba de ello, la *via Appia*, con el nombre de su propulsor, Apio Claudio) y que ahora también llevarían a la epigrafía miliaria a ser considerada como un elemento de expresión propagandística. En los nuevos territorios provinciales en donde el uso de este tipo de mojones no contaba con una tradición previa su implantación ya estaría condicionada desde el principio por esa intencionalidad.

En esta línea, tal y como afirma Zanker, las calzadas romanas comisionadas por el emperador se distinguieron por la calidad, durabilidad, pavimentación (a la entrada de núcleos urbanos), puentes y demás proezas de la ingeniería

3. URBANO ESPINOSA RUIZ: *Administración y control territorial en el Imperio romano: una aproximación histórica*, Universidad de la Rioja, Logroño, 2006. Defiende que la base de la administración imperial era la que se desarrollaba en el ámbito de provincia o de ciudad. Los magistrados senatoriales e imperiales eran el mismo número tanto para provincias grandes como la Hispania Citerior Tarraconensis como para pequeñas como Chipre, pero el desarrollo real de una administración que tuviera un control más exhaustivo recaía en la administración de las *civitates* y de las *provinciae*.

4. PIERO A. GIANFROTTA, «Le vie de comunicazione», en EMILIO GABBA, ALDO SCHIAVONE (eds.): *Storia di Roma IV*, Einaudi, Torino, 1982, p. 303. Esta interconexión de políticas viarias y agrarias es apreciable antes, pudiéndonos remontar al 223 a.C., cuando se construyó la *via Flaminia* y se publicó la *lex Flaminia de agro Gallico e Piceno viritim dividendo*, vid. VANESSA PONTE ARRÉBOLA: «Régimen jurídico de las vías romanas», en: *Las técnicas y las construcciones en la ingeniería romana*, Fundación de la Ingeniería Técnica de Obras Públicas, Córdoba, 2010, p. 84.

5. Para las provincias se ha puesto en duda el uso de la milla romana, al menos en los itinerarios. En un estudio del Itinerario de Antonino, el descuadre de millas ha motivado la suposición del uso de otras millas que variarían el resultado final, pero, de momento, la ausencia de más datos sobre este aspecto no aclara nada sobre este tema. Además, tenemos constancia del uso de leguas en la Galia a partir del reinado de Alejandro Severo, PONTE ARRÉBOLA, «Régimen jurídico de las vías», p. 85. Para la Bética sí parece funcionar el uso de la milla romana, al menos en la *via Augusta*, que es la única zona en donde podemos saberlo debido a la presencia suficiente de miliarios con numeral, en comparación con el escaso número de miliarios hallados en el resto de las vías provinciales.

romana, lo que supuso, principalmente, un signo de conquista y organización de los territorios nuevamente ganados.<sup>6</sup>

Su alargamiento hacia el horizonte pareciendo dominar las irregularidades del terreno era símbolo de subyugación haciendo evidente el carácter militar de la nueva red de carreteras.<sup>7</sup> Y esto en la Bética es palpable con los miliarios de Domiciano, que expresan de manera evidente lo que hasta entonces no se había dicho nombrando al eje viario por excelencia, la *via Augusta militaris*,<sup>8</sup> aunque quizás tengamos evidencias de otra similar en Conil que seguramente fue otra *via militaris*.<sup>9</sup>

Los miliarios identificarían las vías como vías «romanas», diferencia fundamental de las anteriores, emanando no solo el poder de la capital y de la cabeza del imperio encarnada en la autoridad del emperador sino que también generaba un sentido de seguridad a través de ese poder al extenderse por un espacio sin fin hacia destinos tan lejanos que meramente se imaginan en los límites de la ecúmene romana.

Con la implantación de la red de carreteras, los romanos usaban el elemento característico de las vías romanas por antonomasia: el miliario. Aunque sabemos que la red de carreteras de la Bética fue organizada en época tardorrepública, reaprovechando directrices previas de tráfico y circulación, pero incorporando nuevos factores, a falta de cualquier evidencia de miliarios republicanos en el sur hispano,<sup>10</sup> la historia de las infraestructuras viarias romanas con una evidencia clara a través del registro epigráfico es a partir de Augusto. Pero este panorama no es algo exclusivo de la Bética o de Hispania, sino que es un proceso de carácter global como podemos ver en las fuentes clásicas.<sup>11</sup> Aprovechando el periodo de paz de que gozaba el recién nacido imperio, se

6. PAUL ZANKER: «The city as a symbol: Rome and the creation of an urban image», ELIZABETH FENTRESS y SUSAN E. ALCOCK, *Romanization and the city: creation, transformation, and failures. Proceedings of a conference held at the American Academy in Rome to celebrate the 50th anniversary of the excavation of Cosa, 14-16 May, 1998*, Journal of Roman Archaeology Supplement 38, Portsmouth, R. I., 2000, p. 29.

7. ZANKER, «The city as a symbol», pp. 29-30.

8. Existen 4 miliarios: *CIL* II<sup>2</sup>/5, p. 65 n° 10 = *CIL* II<sup>2</sup>/7, p. 65 n° 15; *CIL* II, 4721 = *CIL* II<sup>2</sup>/7, p. 66 n 30; *CIL* II, 4722 = *CIL* II<sup>2</sup>/7, p. 66 n 31; *CIL* II, 4703. PIERRE SILLIÈRES: «À propos d'un nouveau milliaire de la Via Augusta, une *Via Militaris* en Bétique», *Revue des Études Anciennes* 83 (1981), p. 255. Sillières amplía el análisis terminológico indicando que este tipo de apelativos hacían referencia a todas las vías principales del Imperio, como ya propuso T. Pekary. Sillières indica que estas vías serían las utilizadas por el servicio de correos del Imperio (*vehiculatio/cursus publicus*) establecido por Augusto. PIERRE SILLIÈRES: «La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) et les *Militares Viae*. Le contrôle politique et administratif de l'Empire par Auguste», *Studia Historica. Historia Antigua*, 32 (2014), pp. 123-141 y concretamente para el apelativo de las *viae militares*, pp. 135-136.

9. E. Hübner la incorpora como *CIL* II, 4687 a través de noticias de Ceán, pero no reproduce la inscripción. Es el propio Ceán el que indica su naturaleza militar pero al no tener la inscripción, poco más se puede indicar al respecto.

10. Solo se tiene documentada una escasa cuarentena de miliarios con cronología republicana, *vid.* ANNE KOLB, «*Miliaria*: Ricerca e metodi. L'identificazione delle petre milari», en PATRIZIA BASSO (ed.) *I miliari lungo le strade dell'impero. Atti del Convegno (Isola della Scala, 28 novembre 2010)*, Cierre Edizioni, Verona, 2011, p. 19. En Hispania sólo existen 6 miliarios republicanos emplazados en la Citerior, *vid.* JOSÉ MARÍA SOLANA SAINZ y LUIS SAGREDO SAN EUSTAQUIO, *La política viaria en Hispania: siglos I-II d.C.*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2008, pp. 19-25.

11. *Res Gestae*, 20; Suetonio, *Aug.* 30; Dion Casio, 53, 22; *ILS*, 84.

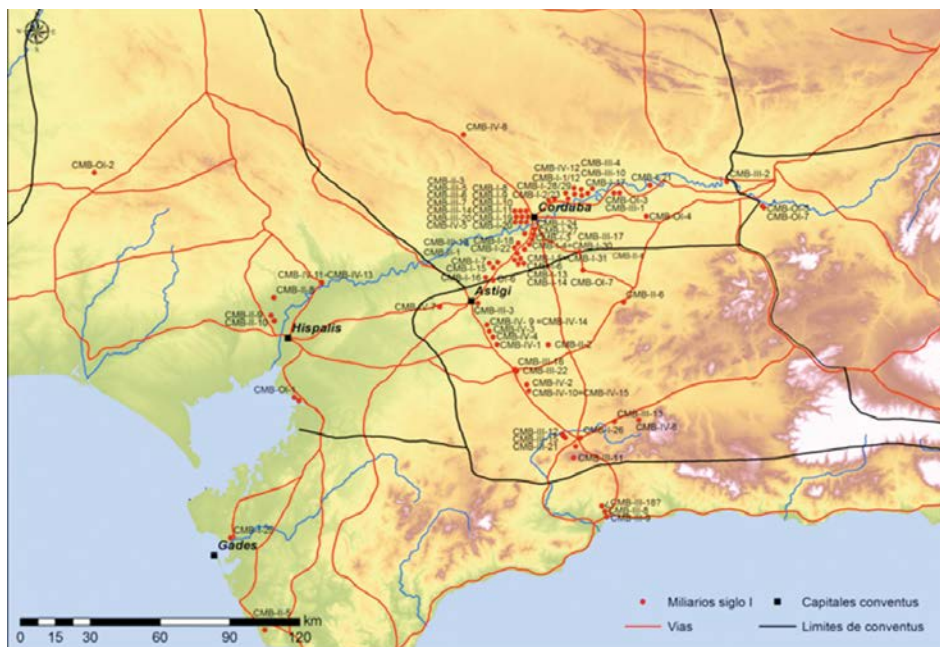


Fig. 1. Miliarios béticos ubicados geográficamente (s. I-VI d.C.) (Elaboración propia basada en los *corpora* de la nota 44)

creó el estratégico plan de una red de unos 300.000 km<sup>12</sup> que se centraba en crear una red que uniese asentamientos y núcleos urbanos principalmente.<sup>13</sup>

No es raro que los estudios epigráficos hayan indicado en numerosas ocasiones la importancia del texto como expresión del poder. Augusto fue el primero en convertir los miliarios, hasta entonces algo casi exclusivo de Italia, en un elemento publicitario de su titulación imperial<sup>14</sup> y sería el soporte idóneo para que los magistrados, tales como los gobernadores provinciales, hiciesen una dedicatoria al emperador.<sup>15</sup> No obstante y teniendo en cuenta el valor del miliario en sí como expresión de poder, también es importante ver el miliario en un contexto más amplio para conocer las estrategias de poder en torno a su uso en el entramado del sistema de propaganda.

La monumentalidad de las vías era palpable en los tramos pavimentados de la entrada a las principales *civitates* con monumentos funerarios flanqueándolas hasta las murallas de piedra, reminiscencias de una escenificación de

12. KOLB, «The conception and practice of Roman rule», p. 54.

13. En Hispania la presencia cartaginesa ya había motivado ese cambio en la zona sur y sureste peninsular pero no a tan magna escala.

14. JAVIER ANDREU PINTADO: *Fundamentos de la epigrafía latina*, Ediciones Liceus, Madrid, 2009, p. 431.

15. Como por ejemplo un miliario de Siria (*CIL* III, 202). Este tipo de expresiones tan manifiestas no aparece en la Bética, siendo todo ello más sutil.

herencia helenística visible ya en algunos núcleos hispanos de época republicana.<sup>16</sup> Estas eran, de algún modo, suplidas por el único tipo de monumentalidad disponible a tal efecto (a excepción de las obras de ingeniería anteriormente nombradas): los miliarios.

#### LOS MILIARIOS COMO EVIDENCIAS DEL PODER IMPERIAL

Ese gran proyecto de infraestructura era la gran oportunidad de iniciar otra línea de propaganda personal del poder que emanaba el *princeps*. Es algo evidente, ya que, lejos de hacer fáciles analogías y con el único fin de extraer una conclusión clara, se puede ver el exponencial y continuo desarrollo de la red viaria en tiempos de Estrabón, que describiría unos 2000 km, frente a los 10.000 km<sup>17</sup> del Itinerario de Antonino.<sup>18</sup> Y en toda esa red, los miliarios eran la fuente perfecta de desarrollo propagandístico en el medio rural.

Un miliario es, por lo general y a diferencia de otras inscripciones como placas de puente o estelas, una columna cilíndrica<sup>19</sup> de material variado a dependencia de las canteras locales y lugares de erección, ya que en numerosas ocasiones se colocaban a la salida de ciudades e incluso en foros,<sup>20</sup> usando en estos casos piedras más nobles. Se situaban encima o en el borde de las *viae publicae*<sup>21</sup> y su función que siempre se ha considerado principal era la informativa al notificar las millas<sup>22</sup> al viajero que sabía leerlo. En su función figurada, ayudaba a su lector a entender la distancia y extensión de la tierra, sus características geográficas e incluso el poder financiero de determinados territorios.<sup>23</sup> Ayuda a usarse como referencia a otro algo como elemento integrador del paisaje a

16. SERGIO ESPAÑA-CHAMORRO: «The Republican Walls as a Way to Create the Hispano-Roman Identity in the Iberian Peninsula», LUCA BOMBARDIERI, ANACLETO D'AGOSTINO, GUIDO GUARDUCCI, VALENTINA ORSI, STEFANO VALENTINI (eds.), *Identity and Connectivity: Proceedings of the 16th Symposium on Mediterranean Archaeology, Florence, Italy, 1-3 March 2012*, Archaeopress, Oxford, 2013, pp. 983-990.

17. BENJAMÍN VAQUERO y MARÍA JOSÉ RUBIO: «Las reparaciones de calzadas en la Bética romana», en: *II Congreso de Historia de Andalucía. Historia Antigua*, Junta de Andalucía, Córdoba, 1994, p. 442.

18. Problemática es, sin duda, la organización viaria del Itinerario. LUIS ZAPICO MAROTO: «¿Se redactó el Itinerario de Antonino con un propósito geográfico?», *Revista de Obras Públicas*, 36 (3284) (octubre de 1989), pp. 747-753 propuso la interesante hipótesis de ver el Itinerario de Antonino con un propósito cartográfico por el que determinadas vías tendrían más preeminencia en la narración, a pesar de ser, en realidad, vías secundarias.

19. En raras ocasiones se trata de bloques paralelepípedos que, principalmente, se produjeron en época tardoantigua.

20. KOLB, «*Miliaria: Ricerca e metodi*», 25.

21. Según el Digesto (43, 8) existía una distinción entre las vías públicas, privadas y vecinales. Las públicas debían tener unas dimensiones determinadas, además de arcén.

22. Genéricamente una milla suele ser 1481 metros. No obstante, la variabilidad en la longitud real de algunas millas como ya apuntó JOSÉ MANUEL ROLDÁN HERVÁS: *Itineraria hispana: fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Anejo de Hispania Antiqua, Valladolid, 1975, 32-33, en el norte peninsular llevó a Pierre Sillières a comprobar la longitud en el sur hispánico, siendo finalmente la genérica. PIERRE SILLIÈRES: *Les Voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Bordeaux, 1990, 60-61.

23. ZANKER, «The city as a symbol», 29.

través del número de millas.<sup>24</sup> En la concepción hodológica del espacio desde la visión del viajero romano, el miliario constituye un hito de una sucesión dentro de una percepción espacial que entiende las referencias de su entorno como una consecución de otros espacios que se van sucediendo en el tiempo.

El miliario puede llegar a tener cierto sentido macroscópico al situar su cercanía a un puente o hablar de toda la reconstrucción de la vía. También sirve como marcador de límites<sup>25</sup> y, en otros casos más específicos del todo ausentes en los miliarios béticos, la casuística ha dado lugar a que tengan implícitos otros fines como monumentos votivos a una divinidad<sup>26</sup> o monumentos funerarios.<sup>27</sup> Aunque no se expresa en las fuentes de manera manifiesta, su sentido de perpetuidad y su segura inviolabilidad podría incluso tener relación con la sacralización de los *termini*.<sup>28</sup>

A partir del siglo II se produce un cambio en un uso extendido del dativo para los nombres de los emperadores y reiteradas omisiones de elementos de la titulación imperial como la *tribunicia potestas*.<sup>29</sup> Esto coincide con un abandono progresivo de la comúnmente aceptada función principal de elemento informativo de millas, ya que pierde el numeral en miliarios de muchas provincias y de manera definitiva en el siglo III, cuando este proceso se completa.

Es entonces cuando queda solamente la función memorial o votiva, quedando dichos epígrafes como exclusivo elemento de referencia prosopográfica y siendo un medio donde se valora la posibilidad económica para asegurarse

24. Aunque en Hispania no tenemos ningún caso al respecto, es muy interesante ver los miliarios de la *via Appia*, en los que no solo citan las millas desde el *caput viarum*, sino que además incluyen otro numeral que anuncia las millas hasta la siguiente ciudad. Algunos ejemplos son *CIL* IX, 6072, *CIL* X, 6833, 6835, 6839, 6854, 6855.

25. En la Bética tenemos el caso del *Iano Augusto*. También veremos más adelante una propuesta sobre una serie de miliarios de Adriano en torno a Itálica en referencia al propio límite del territorio de dicha ciudad, SILLIÈRES, *Les Voies de communication*, n.º 78-79; ARMIN U. STYLOW, RAFAEL ATENCIA PÁEZ, JUAN CARLOS VERA RODRÍGUEZ: «*Via Domitiana Augusta*», *Mainake* 26, 2004, 424. En otras zonas como en la Germania Superior, nos encontramos con el caso de un miliario de una gran columna irregular que indica *Inter / Teutonos / C/a/h/i* (*CIL* XIII, 6610 = *ILS* 9377) así como otras inscripciones bilingües que pudieron actuar del mismo modo (*CIL* VI, 1342 (p. 3141, 3805, 4683, 4774) = 31635 = *ILS* 2930). Como señala KOLB, «*Miliaria: Ricerca e metodi*», 21, este documento es muy interesante porque fue reutilizado por Majencio como piedra miliaria en la *via Prenestina*: *CIL* X, 6886.

26. *CIL* VI, 3683 = 30886.

27. *CIL* VI, 20317 = 36861.

28. La inviolabilidad de los *monumenta finalia* fue recogida en varias leyes y constituciones desde época republicana hasta finales del Imperio. De hecho, la acción de mover un *terminus* es considerada por los gromáticos como un sacrilegio (Frontino, *De Contr. Agr.* 43.3-10, en Lachmann) ya que los límites estaban protegidos por el dios Terminus, posteriormente como advocación de Júpiter. Para profundizar sobre la inviolabilidad de los límites y la evolución de las penas que acarrea su modificación o destrucción pueden verse en LÓPEZ PAZ: *La ciudad ideal: El territorio*, Editorial de la Historia, Santiago de Compostela, 1994, 150 ss. López Paz se basa en fuentes como la *Lex Mamilia Roscia Peducaea Alliena Fabia*, en los pasajes de *Ex Libr. Veg. Arrunt. Velt.*, 350, 24 ss. 18-22 y 350, 24ss; 351, 1-9 (en Lachmann), en la *Lex Ursonensis* o en otras leyes recogidas en el Digesto. Teniendo en cuenta el carácter sagrado de los mojones delimitadores, quizás haya que tender a una analogía de penas y castigos por la hipotética modificación, aunque esas situaciones no debieron de ser comunes a diferencia de las disputas sobre lindes.

29. KOLB, «The conception and practice of Roman rule», 21.

tal memoria.<sup>30</sup> Esta función ya la tenía desde sus orígenes, pero muchos autores la han señalado como función secundaria, atendiendo a lo que Susini llamó pedagogía del poder,<sup>31</sup> ya que hasta finales del siglo III incluyen sus cargos oficiales como la *tribunicia potestas* o el consulado.<sup>32</sup> No obstante, lo que en cierto modo replanteo es invertir las funciones, definiendo la función votiva como función principal y la informativa como secundaria, que al no tener una funcionalidad real a la falta de muchos miliarios intermedios, se acaba suprimiendo a modo de simplificación.

Los miliarios son un elemento epigráfico especial por su casuística con respecto a otras inscripciones oficiales públicas. Físicamente es distinguible por su forma cilíndrica<sup>33</sup> así como su contenido textual. Fue Pierre Salama, gran conocedor del viario y los miliarios africanos, quien primero apuntó sobre su expresión como elemento de poder<sup>34</sup> y es una cosa que se ha extendido en la literatura científica,<sup>35</sup> enunciando su valor como elemento de plasmación del poder imperial debido a su oficialidad como monumento epigráfico en donde se emplea el nombre del emperador en primera persona (con verbos como *fecit* y *refecit*) que ha sido visto como una mayor intencionalidad de expresar la mano del poder central en su factura.<sup>36</sup> Sin embargo, nunca se ha explorado su relación como elemento de poder de una manera más profunda y vinculándolo a otros factores como su expresión temporal y su dispersión geográfica, y esto es algo que puede ayudarnos a expresar su sentido y significado real.

30. GIANCARLO SUSINI: «Compitare per via. Antropologia del lettore antico: meglio, del lettore romano», en *Alma Mater Studiorum* I, 1 (1988). Reedición con el mismo título en *Epigrafia e Antichità. Epigraphica Dilapidata. Scritti scelti di Giancarlo Susini*, 15, 1997, p. 167.

31. GIANCARLO SUSINI, «Per una classificazione delle iscrizioni itinerarie», en: *Tecnica Stradale Romana (Atlante Tematico di Topografia Antica 1)*, L'Erma di Bretschneider, Roma, 1999, pp.119-121.

32. KOLB, «Miliaria: Ricerca e metodi», p. 21.

33. JOSÉ D'ENCARNAÇÃO: «Miliários da Geira: informação e propaganda», *Cadernos de arqueologia. Serie II*, 12-13 (1995-96), p. 39, de manera general, aunque existen, en menor número, epígrafes viarios que pueden ser considerados como miliarios, SUSINI, «Compitare per via», p. 159. Además, también huelga recordar que existen inscripciones honoríficas realizadas en columnas que en ocasiones ocasionan serias dificultades para inscribirlas en una categoría u en otra cuando el texto es poco claro, además de ilegible.

34. Las razones que Salama apuntó fueron principalmente tres: Aparición del nombre en dativo, presencia de más de un miliario de emperadores diferentes en el mismo lugar y ausencia de indicación de millas, PIERRE SALAMA: *Bornes milliaires d'Afrique proconsulaire*, Collection de l'Ecole française de Rome, Paris-Tunis, 1987.

35. Las vías se han visto siempre como un elemento de representatividad del poder (P. SILLIÈRES, «Paysage routier, syncrétisme religieux et culte impérial le long des voies de l'Hispanie méridionale: l'apport de la toponymie», *Gerion*, 21.1 (2003), pp. 265-281; KOLB, «The conception and practice of Roman rule»; JESÚS RODRÍGUEZ MORALES: «Calzadas romanas, ¿Propaganda o utilidad?», en GONZALO BRAVO y RAÚL SALINERO, *Propaganda y persuasión en el mundo romano: Actas del VIII Coloquio de la Asociación Interdisciplinar de Estudios Romanos*, Signifer Libros, Madrid-Salamanca, 2011, pp. 177-212, republicado y ampliado en J. RODRÍGUEZ MORALES, «Imagen y realidad de las calzadas romanas», *El Nuevo Miliario: boletín sobre vías romanas, historia de los caminos y otros temas de geografía histórica*, 16, 2013, 5-29; JOSEP BENEDITO NÚEZ: «Las infraestructuras viarias de Saguntum en época imperial: propaganda, prestigio social y poder municipal», *Potestas*, 8 (2015), pp. 9-36.) y más concretamente sobre los miliarios (SUSINI, «Compitare per via»; ENCARNAÇÃO, «Miliários da Geira»; L. MROZEWICZ, «Via et imperium», en: REGULA FREI-STOLBA (ed.), *Siedlung und Verkehr im Römischen Reich*, Peter Lang, Bern, 2004, pp. 345-359; EBERHARD W. SAUER, «Milestones and Instability (Mid-Third to Early Fourth Centuries AD) », *Ancient society* 44 (2014), pp. 257-305).

36. ENCARNAÇÃO, «Miliários da Geira», p. 39.



La ventaja que tienen los epígrafes miliarios es su datación consular que nos permite tener una perspectiva diacrónica de la política viaria durante los cuatro siglos que estos epígrafes se usaron en la Bética.<sup>37</sup> En esa diacronía se pueden observar las consecuentes reparaciones que reavivan la idea de permanencia, vigilancia, preocupación y eficiencia a la par que el constante flujo de personas y mercancías, que daba sentido de pertenencia a las ciudades y provincias<sup>38</sup> a un todo común que funcionaba de manera uniforme. En la Bética tenemos, por ejemplo, el paradigmático caso de la Cuesta del Espino que, lejos de ser un nido de miliarios, muestra las fases de reparación de un tramo desde el siglo I al III.<sup>39</sup> Hay que tener en cuenta que las vías son un

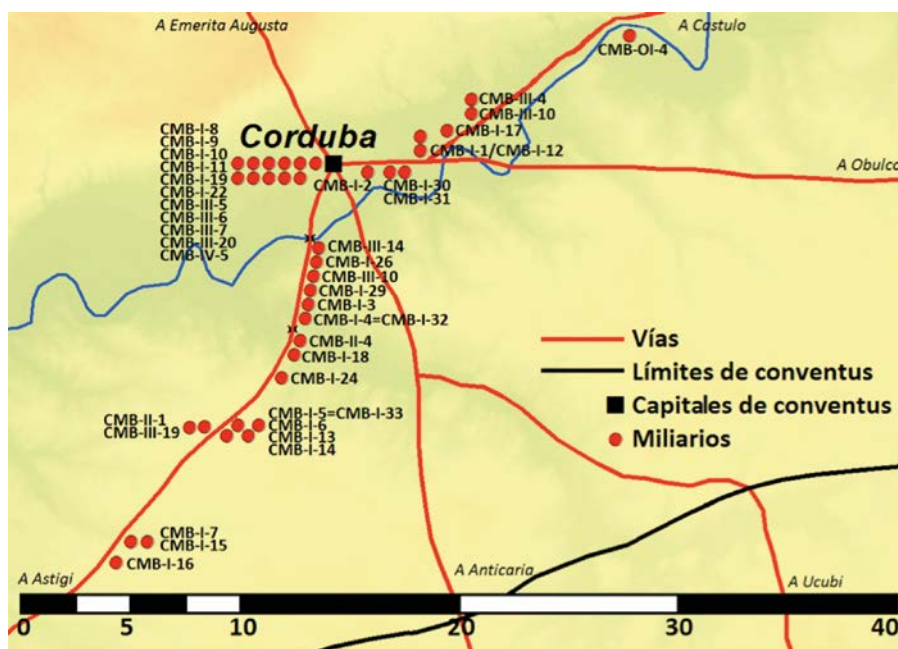


Fig. 2. Miliarios de la *via Augusta* en los alrededores de Córdoba.

La cuesta del Espino se encuentra a unas 10 millas al sureste de la capital provincial  
(Elaboración propia basada en los *corpora* citados en la nota 44)

37. Para la Bética, el primer miliario se data en época de Augusto en el 2 a.C. (*Corpus Milliariorum Baeticorum* recogido en mi tesis doctoral SERGIO ESPAÑA-CHAMORRO: *Límites y Territorios de la Bética Romana*, Universidad Complutense de Madrid-Tesis Doctoral Inédita, Madrid, 2017, pp. 665-669, a partir de ahora citado como *CMB*. *CMB*-I-1 = *CIL* II, 4701) y el último en el 368 con el emperador Decencio (*CMB*-IV-16 = *CIL* II, 4692). Por ello es por lo que dicho estudio se circunscribe solo a la provincia de la Bética, ya que no se ha encontrado, al menos de momento, ningún miliario anterior a la división provincial de la antigua Ulterior. No obstante, ciudades de las provincias anexas también son tenidas en cuenta.

38. ZANKER, «The city as a symbol», p. 29.

39. En la fig. 1: *CMB*-I-5= *CMB*-I-33 Miliario de Augusto reutilizado por Diocleciano *CIL* II, 4704 / *CIL* II<sup>2</sup>/7, p 65, n° 15 = *CIL* II, 4723 / *CIL* II<sup>2</sup>/7, p 65, n° 15; *CMB*-I-6 Miliario de Augusto *CIL* II 4705 / *CIL* II<sup>2</sup>/7, p 65 n 17; *CMB*-I-13 Miliario de Tiberio *CIL* II, 4713 / *CIL* II<sup>2</sup>/7, p 65 n 18; *CMB*-I-14 Miliario de Tiberio; *CMB*-II-1 Miliario de Nerva *CIL* II, 4724 / *CIL* II<sup>2</sup>/7, p 65 n 15; *CMB*-III-19 Miliario de Aureliano *HEp* 1, 274.

elemento de necesario y continuo mantenimiento<sup>40</sup> y es importante remarcar este hecho para entender las políticas viarias, tanto en el modo de expresión de las referencias a reparaciones y reconstrucciones en la epigrafía viaria,<sup>41</sup> como en los magistrados encargados de ellos y otros factores que afectan directamente a la comprensión de las vías. Con respecto a los magistrados, curiosamente no sólo en la Bética sino en toda Hispania no existen miliarios en donde el emperador se ciña el título de *curator viae*<sup>42</sup> y no tenemos expresión explícita de dicho cargo con respecto a otro magistrado que lo desempeñase.

Viendo el territorio provincial bético, se tiene constancia de un total de 81 inscripciones miliarias<sup>43</sup> divididas del siguiente modo: 31 miliarios del siglo I (39,2 %), 11 miliarios del siglo II (13,6 %), 23 miliarios del siglo III (28,4 %) y 16 miliarios del siglo IV (19,7 %). La Bética es una de las zonas con más concentración de epigrafía, pero sin embargo es escaso el número de este tipo de epígrafes, tan solo un 11 % si los cálculos los hacemos con el resto de Hispania.

Como comenté al inicio, la ausencia de miliarios republicanos indica que este tipo de hitos no se conocía en el sur bético hasta el principado de Augusto, quien introducirá este tipo de epígrafes en la zona y no sólo eso, sino que, además, será del que más número de miliarios tengamos catalogados en los *corpora* epigráficos hasta la fecha con un total de 11, aunque seguido por Caracalla con 10 miliarios. Las divergencias son palpables. Parece existir

40. RAY LAURENCE: «Milestones, communication and political stability», en: LINDA ELLIS, FRANK L. KIDNER (eds.), *Travel, Communication and Geography in Late Antiquity: Sacred and Profane*, Ashgate, Aldershot, p. 44.

41. Una de las principales fuentes al respecto es Plut. *Grach.* 7.

42. *CIL* V, 8089-8093; 8096-8099; 8104.

43. El Corpus se ha realizado siguiendo las catalogaciones del *CIL* II: EMIL HÜBNER, *Corpus Inscriptionum Latinarum, volume secundum. Inscriptiones Hispaniae Latinae* (Berlín 1869) e *Inscriptionum Hispaniae Latinarum supplementum* (Berlín 1893); *CIL* II<sup>2</sup> / 5: ARMIN U. STYLOW, RAFAEL ATENCIA PÁEZ, JULIÁN GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, CRISTÓBAL GONZÁLEZ ROMÁN, MAURICIO PASTOR MUÑOZ y PEDRO RODRÍGUEZ OLIVA (eds.) *adiuvantibus* HELENA GIMENEZ PASCUAL, MONIKA RUPPERT, MANFRED G. SCHMIDT, *Corpus Inscriptionum Latinarum II. Inscriptiones Hispaniae Latinae, editio altera, pars V. Conventus Astigitanus* (Berlín / New York 1998); *CIL* II<sup>2</sup> / 7: ARMIN U. STYLOW, *adiuvantibus* CRISTÓBAL GONZÁLEZ ROMÁN y Géza ALFÖLDY, *Corpus Inscriptionum Latinarum II. Inscriptiones Hispaniae Latinae, editio altera, pars VII. Conventus Cordubensis* (Berlín / New York 1995), los repertorios monográficos de JOSÉ MARÍA SOLANA SÁINZ y LUIS HERNÁNDEZ GUERRA: *La política viaria en Hispania siglo III d.C.*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2002; JOSÉ MARÍA SOLANA SÁINZ y LUIS SAGREDO SAN EUSTAQUIO: *La Política viaria en Hispania. Siglo IV d.C.*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1998; JOSÉ MARÍA SOLANA SÁINZ y LUIS SAGREDO SAN EUSTAQUIO, *La red viaria romana en Hispania: siglos I-IV d.C.*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2006; JOSÉ MARÍA SOLANA SÁINZ y LUIS SAGREDO SAN EUSTAQUIO, *La política viaria en Hispania: siglos I-II d.C.*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2008. (la información de este último es la misma proporcionada en JOSÉ MARÍA SOLANA SÁINZ y LUIS SAGREDO SAN EUSTAQUIO, «La política edilicia viaria en Hispania durante el reinado de Trajano», *Hispania Antiqua* 26 (2002), p. 59-98. Y también en JOSÉ MARÍA SOLANA SÁINZ y LUIS SAGREDO SAN EUSTAQUIO, «La política edilicia viaria en Hispania durante el reinado de Adriano», *Hispania Antiqua* 30 (2006), p. 35-86., en dónde aporta la misma información publicada anteriormente) criticando algunos miliarios adscritos al territorio bético que no eran y añadiendo miliarios no catalogados publicados por STYLOW, ATENCIA y VERA, «*Via Domitiana Augusta*», pp. 417-430. Se completa el catálogo con las aportaciones de RAMÓN CORZO SÁNCHEZ y MARGARITA TOSCANO SAN GIL: *Las vías romanas de Andalucía*, Junta de Andalucía, Sevilla, 1992, y las revisiones de todo ello a través de los tomos de *Hispania Epigraphica* y mediante las fichas del Archivo Epigráfico de Hispania, así como de los nuevos volúmenes del *CIL* y su archivo en Berlín.

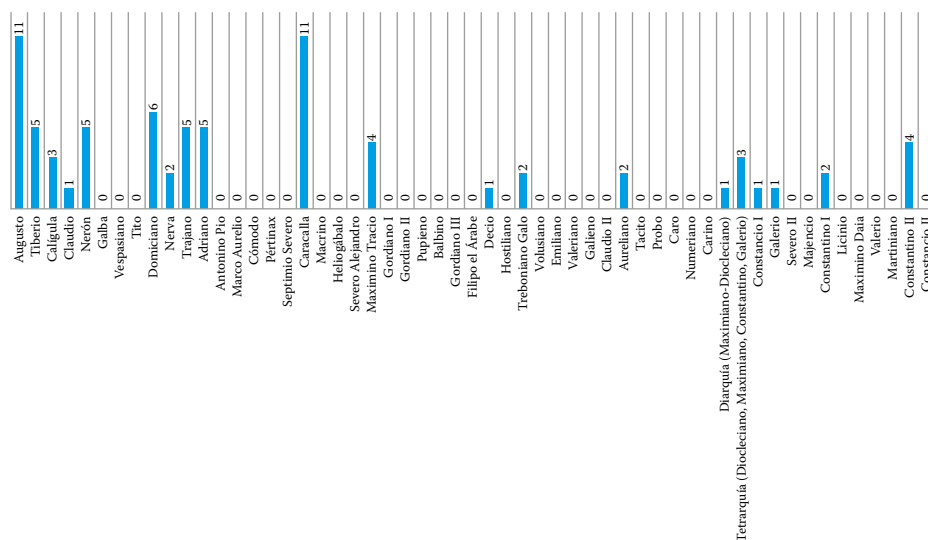


Fig. 3. Diagrama sobre los epígrafes miliarios béticos con respecto a cada emperador (Elaboración propia basada en los *corpora* de la nota 44)

un cierto interés durante el siglo I a amojonar las vías Béticas (a excepción de la llamativa ausencia de miliarios flavios), que es cuando el uso funcional sigue presente con la representación del numeral en los epígrafes. Después hay una cierta ausencia hasta una reparación generalizada de las vías en época de Caracalla y, más allá, los emperadores son intermitentes, evidenciando quizás intervenciones de carácter muy puntual.

#### EL MILIARIO COMO HERRAMIENTA DE LA PEDAGOGÍA DEL PODER EN EL CONTEXTO RURAL

En la percepción del espacio, lejos de tener una visión cartográfica, científica y objetiva,<sup>44</sup> la concepción geográfica del espacio romano es puramente hodológica. Esta visión no se corresponde con una realidad puramente palpable, donde se tiene una visión cualitativa, subjetiva, individual y unipersonal, siempre según la mentalidad de un caminante a lo largo de una línea, un *odos*, un camino que tiene una sola dirección en esos ejes de la realidad.<sup>45</sup> Una percepción que entiende la referencia espacial como una consecución de otros espacios que se van sucediendo en el tiempo, como podemos observar en los textos clásicos, además de las fuentes periplográficas o itinerarias.

44. PIETRO JANNI: *La mappa e il periplo. Cartografia antica e spazio odologico*, Giorgio Bretschneider Editore, Roma, 1984, especialmente pp. 79-158.

45. FRANCISCO JOSÉ GONZÁLEZ PONCE: «Estrabón, *Geografía* III.5.2. [C167] y la concepción hodológica del espacio geográfico», *Habis* 21 (1990), p. 82.

La voluntad del lector pasante es algo que desarrollaron los romanos a través de la epigrafía monumental en arcos y en frontones, donde estos textos se empezaban a leer de lejos y se terminaban cuando se encontraban en las proximidades.<sup>46</sup> Sobre estas inscripciones, podrían considerarse también ejemplos en los puentes, que serían inscripciones visibles para aquellos que vienen en barca y quizás los ejemplos más visibles son el puente Fabricio en la propia Roma o el puente de Ariminum,<sup>47</sup> pero en la Bética nos encontramos dos inscripciones de Augusto en el puente de las Alcantarillas (Los Palacios y Villafranca),<sup>48</sup> otra de Claudio en el puente de Alcolea<sup>49</sup> o quizás también la estela de Encinasola.<sup>50</sup>

También tendría una importancia especial el afamado puente del Jano Augusto, punto cero de las millas de la *via Augusta* en la Bética.<sup>51</sup> Con motivo de la reorganización provincial de Hispania, la frontera interprovincial entre la Citerior y la Bética se movió incorporando Cástulo y su territorio a la Citerior. Esto provocó que el límite interprovincial se situase en el cercano Betis. Desde allí, el sistema viario augusteo fijó el origen de las millas para el tramo bético de la *via Augusta*. Este nuevo *caput viarum*, en donde habría un arco, se llamó *Ianus Augusto*, según mencionan los miliarios. Las implicaciones de Jano con respecto a los límites son muy conocidas y su relación con un arco serviría como marcador y zona de paso.<sup>52</sup>

Es por eso que los miliarios constituyen un hito en el paisaje rural que tiene gran importancia en la concepción psicológica del viajero. Los miliarios constituyen el hilo conductor de un camino y son la consecución de una línea. Pero esta importancia que el miliario tenía en la mentalidad del viajero queda relegada a unas pocas vías en el sur hispano. En nuestra mentalidad se ha ido creando la idea del miliario como un hito que siempre existió a lo largo de las

46. SUSINI, «Compitare per via», p. 160.

47. SUSINI, «Per una classificazione», p. 194.

48. Tradicionalmente se ha considerado la siguiente lectura: 1. [---] *Caes(ar) Augustus pontem* [- - - / - - -] *AV[- - - / - - -] O C[- - -]* 2. *Caes(ar) A]ugustu[s]*. CIL II, 1285 = HEP 2, 651 / HEP 4, 771. Recientemente Rotenhofer ha propuesto una nueva lectura indicando su dedicación por los cónsules P. Vinicio y P. Alfeno Varo: *Augustu[s] pontem dedicavit P Vinicio P Alfeno Varo co(n)s(ulibus)* PETER ROTENHOFER: «Neue Beobachtungen zu einer alten Inschrift: Die monumentale Bauinschrift der puente romano de las Alcantarillas (Utrera, SE)», en: JOAN CARBONELL MANILS y HELENA GIMENO PASCUAL (eds.), *A Baete ad fluvium Anam: Cultura epigráfica en la Bética Occidental y territorios fronterizos. Homenaje al profesor José Luis Moralejo Álvarez*, Alcalá de Henares, 2016, pp. 175-194.

49. *Ti(berius) Claudius / Caesar Aug(ustus) / Germanicus / pontif(ex) max(imus) / trib(unicia) pot(estate) IIII / imp(erator) VIII co(n)s(ul) III / design(atus) IIII p(ater) [p(atriciae)] / refecit*. CIL II<sup>2</sup>/7, 715.

50. *Imp(erator) Caesar Aug / ustus Trib(unicia) Pot(estate) XXX / P(ontifex) M(aximus) Co(n)s(ul) (X) XIII Pater Patriae fecit* CIL II, 4686 = HEP 7, 349.

51. Este hecho es conocido desde los primeros estudios de miliarios en el sur hispano. No obstante, por citar una fuente que trata los *capita viarum*, GORDON J. LAING: «Roman Milestones and the *Capita Viarum*», *Transactions and Proceedings of the American Philological Association*, 39 (1908), p. 28.

52. *vid.* LOUISE A. HOLLAND: *Ianus and the bridge*, American Academy in Rome, Rome, 1961, pp. 294-295. PIERRE SILLIÈRES: «Le *Ianus Augustus*», en: ROBERT BEDON, PAUL MARIUS MARTIN y CHARLES-MARIE TERNES: *Mélanges Raymond Chevallier: Histoire & Archéologie. Caesarodunum* 28 (1994), p. 309, llega más allá situando un edificio de culto imperial, teoría que mantiene y desarrolla más ampliamente en SILLIÈRES, «Paysage routier, syncrétisme religieux», pp. 273-275.

vías pero ni mucho menos esto fue así. La excepcionalidad se refleja tanto en el número de miliarios en los ámbitos provinciales de manera comparativa, como en los mapas de dispersión. Por ejemplo, sin irnos de Hispania encontramos grandes diferencias. Mientras que en la Bética contamos con 81 epígrafes, en la Lusitania 108<sup>53</sup> y en la Citerior se sobrepasan los 1000.<sup>54</sup> Teniendo una visión más global y comparándolo con otras partes del imperio, los datos varían en gran medida teniendo en cuenta los 110 hallazgos de Britania, 250 para la Narbonense, 450 de Palestina, cercana a los más de 570 para el Ilírico, aunque sin superar a los más de 1000 hallados en las provincias de Asia Menor o los cerca de 2300 en África Proconsular o Numidia. La gran variación de los datos va acorde con la diferencia de extensión territorial pero también con los usos epigráficos provinciales. Esto demuestra que no existió una política de amojonamiento de manera global y que el papel predominante que el miliario juega en los discursos museográficos nos condiciona a fomentar una idea que no se corresponde con la realidad. La excepcionalidad también se puede ver en números ya que en valores muy generales, y confiando en los cálculos de Susini que indicaban la existencia de 300.000 inscripciones romanas para todo el imperio (sin contar los miles o millones de objetos incluidos en la categoría de *instrumentum domesticum*),<sup>55</sup> y con el valor que Kolb nos da de unos 8000 miliarios para todo el imperio,<sup>56</sup> vemos que los miliarios solo supondrían un escaso 2,7 % del total.<sup>57</sup>

Si examinamos además el mapa de dispersión de los miliarios béticos, puede verse que todos ellos, teniendo en cuenta contadas excepciones, se concentran en vías de importancia. De los 81 testimonios de epigrafía viaria que tenemos en la Bética, la mitad se encuentra en el eje articulador por excelencia: la *vía Augusta*. El resto se sitúa en la vía que va entre Astigi y Malaca y la que va entre Hispalis y Augusta Emérita.

Es más, actualmente la aparición de una posible estela de reparación de puente en Bujalance<sup>58</sup> ha reactivado la teoría de considerar el tramo sur como el tramo original<sup>59</sup> que, cruzando por el puente de Alcolea de Córdoba, iría hacia

53. Según los catálogos de Solana Sainz citados en nota 44.

54. En el nuevo volumen del *CIL* XVII/1 se cuentan algo más de 500 en el territorio de la Citerior sin contar con Galicia, que tendría como mínimo esa misma cifra.

55. GIANCARLO SUSINI, *Epigrafia romana*, Jouvence, Roma, 1982, p. 25.

56. Se han identificado cerca de 8000 miliarios pertenecientes a la época imperial, frente a una escasa cuarentena que tienen cronología republicana, *vid.* KOLB, «*Miliaria: Ricerca e metodi*», p. 19. El corpus que recientemente ha compilado los miliarios republicanos es BORJA DÍAZ ARIÑO: *Miliarios romanos de época republicana* (= *Opuscula Epigraphica* 16), Edizioni Quasar, Roma, 2015 y, en especial, para la Hispania Citerior, 106-109, aunque no hace referencia a la ausencia de epigrafía miliaria en la Bética.

57. Hay que tener en cuenta que aproximadamente el 75 % de los epígrafes romanos serían textos funerarios. JUAN MANUEL ABASCAL PALAZÓN: «*Fasti Consulares, Fasti Locales y Horología* en la epigrafía de Hispania», *Archivo Español de Arqueología*, 75 (2002), p. 270.

58. ÁNGEL VENTURA VILLANUEVA: «Inscripción del emperador Claudio, alusiva a la restauración de la Vía Augusta en Bujalance», *Adalid* 4 (2013), pp. 77-85.

59. MANFRED G. SCHMIDT: «*A Gadibus Romam. Myth and reality of an ancient route*», *Bulletin of the Institute of Classical Studies*, 54.2 (2011), pp. 71-86.

Obulco, argumentándolo con la ausencia de miliarios que no marcan las millas hacia el Iano Augusto. No obstante, habiendo expresado la excepcionalidad de estos epígrafes, teniendo en cuenta las dinámicas de amojonamiento que se pueden apreciar en la Bética y examinando este caso en concreto, la mera existencia de cuatro miliarios<sup>60</sup> en la zona norte de los siglos I-IV nos da una prueba del espacio que realmente interesaba como espacio de poder y, en definitiva, el principal ramal de uso sería el norte.

#### LA DATACIÓN CONSULAR DE LOS MILIARIOS

Como es sabido, la concepción temporal previa a la llegada de los romanos era diferente aunque no sepamos gran cosa al respecto. No obstante, la concepción temporal romana estaba orientada a la administración y legislación como bien nos dejan ver los textos jurídicos.<sup>61</sup> Sin embargo, el modelo oficial convivía con otros modelos temporales provinciales<sup>62</sup> y esto se ha reflejado de manera muy escasa pero probatoria en la epigrafía hispana.

No obstante, los miliarios no dejan de ser un elemento de expresión del poder central<sup>63</sup> y, por ello, el modelo temporal que se usa es el oficial importado del *caput imperi* a través del modelo absoluto y de los *fasti consulares* del emperador. Este tipo de expresión temporal es otra prueba más de ese uso.

Hay que señalar que las inscripciones miliarias del siglo IV en Hispania y en otras partes del Imperio<sup>64</sup> dejan de relatarnos la construcción o reparación de vías, para referirnos los rápidos cambios de los emperadores y el afán de los gobernadores por halagarles.

#### ALGUNAS CONCLUSIONES FINALES

Que los miliarios sean un elemento de poder no es algo que no se haya dicho antes. No obstante, sorprende la escasa labor que se había hecho en profundizar en esta temática, una vía que sin duda hará falta explorar de manera más amplia a fin de obtener resultados globales. Con el paulatino trabajo de

60. Concretamente: *CIL* II, 4699 (Caracalla) y *CIL* II, 4700 (Constantino II y Constancio) en Montoro, AE 1986, 368 (Nerón) en Alcorrucén y *CIL* II, 4730 (Caracalla) en Espeluy.

61. ABASCAL PALAZÓN: «*Fasti Consulares, Fasti Locales y Horologia*», p. 269.

62. DENIS FEENEY: *Caesar's Calendar: Ancient Time and the Beginnings of History*, Sather Classical Lectures 65, Berkeley, 2007, pp. 9-10 y 14.

63. SERGIO ESPAÑA-CHAMORRO: «Poder y Territorio. La política territorial y viaria en la Baetica de Augusto a Adriano», en VV. AA., *Formas, manifestaciones y estructuras del poder político en el Mundo Antiguo*, UAM Ediciones, Madrid, 2017, pp. 333-350, en donde trato algunos asuntos dinásticos más específicos.

64. SAUER, «Milestones and Instability», pp. 263-265.

compilación en los nuevos *corpora* provinciales del *CIL* XVII<sup>65</sup> relativos a los miliarios podremos tener una visión más acertada de la implantación y el significado real de este tipo de epígrafes a lo largo y ancho del imperio, siendo más conscientes de sus divergencias locales.

Habiendo ahondado en algunas cuestiones como su dispersión geográfica, su análisis comparativo y las vías en las que se usaron o sobre su expresión temporal, argumenta de una manera más categórica la visión de dichas columnas pudiendo también decir que, al menos en las tierras de la Bética, la función principal fue sin duda la propagandística por encima de la informativa.

## BIBLIOGRAFÍA

- ANDREU PINTADO, JAVIER: *Fundamentos de la epigrafía latina*, Ediciones Liceus, Madrid, 2009.
- ABASCAL PALAZÓN, JUAN MANUEL: «Fasti Consulares, Fasti Locales y Horologia en la epigrafía de Hispania», *Archivo Español de Arqueología*, 75 (2002), pp. 269-286.
- BENEDITO NUEZ, JOSEP: «Las infraestructuras viarias de Saguntum en época imperial: propaganda, prestigio social y poder municipal», *Potestas*, 8 (2015), pp. 9-36.
- CICALA, VALERIA: «Tra memoria e comunicazione: approcci di lettura», *Epigraphica*, 55 (1993), pp. 212-214.
- CIL* II: HÜBNER, E.: *Corpus Inscriptionum Latinarum, volume secundum. Inscriptiones Hispaniae Latinae* (Berlin, 1869) e *Inscriptionum Hispaniae Latinarum supplementum* (Berlin, 1893).
- CIL* II<sup>2</sup> / 5: STYLOW, A. U.; ATIENZA PÁEZ, R.; GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J.; GONZÁLEZ ROMÁN, C.; PASTOR MUÑOZ, M. y RODRÍGUEZ OLIVA, P. (eds.) adiuvantibus GIMENEZ PASCUAL, H.; RUPPERT, M. y SCHMIDT, M.G.: *Corpus Inscriptionum Latinarum II. Inscriptiones Hispaniae Latinae, editio altera, pars V. Conventus Astigitanus* (Berlin / New York, 1998).
- CIL* II<sup>2</sup> / 7: STYLOW, A. U. adiuvantibus GONZÁLEZ ROMÁN C. y ALFÖLDY, G.: *Corpus Inscriptionum Latinarum II. Inscriptiones Hispaniae Latinae, editio altera, pars VII. Conventus Cordubensis* (Berlin / New York, 1995).
- CORZO SÁNCHEZ RAMÓN y MARGARITA TOSCANO SAN GIL: «Las vías romanas de Andalucía», Junta de Andalucía, Sevilla, 1992.
- DÍAZ ARIÑO, BORJA: *Miliarios romanos de época republicana* (= Opuscula Epigraphica 16), Edizioni Quasar, Roma, 2015.
- ENCARNAÇÃO, JOSÉ: «Miliários da Geira: informação e propaganda», *Cadernos de arqueologia. Serie II*, 12-13 (1995-96), pp. 39-43.
- ESPAÑA-CHAMORRO, SERGIO: «The Republican Walls as a Way to Create the Hispano-Roman Identity in the Iberian Peninsula», en: L. BOMBARDIERI, A. D'AGOSTINO, G. GUARDUCCI, V. ORSI, y S. VALENTINI (eds.), *Identity and Connectivity: Proceedings of the 16th Symposium on Mediterranean Archaeology, Florence, Italy, 1-3 March 2012*. Archaeopress, Oxford, 2013, 983-990.
- «Poder y Territorio. La política territorial y viaria en la Baetica de Augusto a Adriano», en VV. AA., *Formas, manifestaciones y estructuras del poder político en el Mundo Antiguo*, UAM Ediciones, Madrid, 2017, pp. 333-350.
- *Límites y Territorios de la Bética Romana*, Universidad Complutense de Madrid-Tesis Doctoral Inédita, Madrid, 2017.

65. Actualmente ya se encuentran publicados los volúmenes que compilan la Narbonense (G. Walser 1986), *Raetia, Noricum*, (A. Kolb, G. Walser, G. Winkler, 2005) Dalmatia (G. Kolb, G. Walser 2012), y la *Hispania Citerior* sin Galicia (M. G. Schmidt y C. Campedelli, 2015). No obstante, ya están en marcha los volúmenes que compilarán *Italia, Baetica y Lusitania*, además de otras zonas como *Pannonia, Moesia, Thracia, Dacia, Macedonia y Achaia*.

- ESPINOSA RUIZ, URBANO: *Administración y control territorial en el Imperio romano: una aproximación histórica*, Universidad de la Rioja, Logroño, 2006.
- FEENEY, DENIS: *Caesar's Calendar: Ancient Time and the Beginnings of History*, Sather Classical Lectures 65, Berkeley, 2007.
- GIANFROTTA, PIERO A.: «Le vie de comunicazione», en EMILIO GABBA, ALDO SCHIAVONE (eds.): *Storia di Roma IV*, Einaudi, Torino, 1982, pp. 301-322.
- GONZÁLEZ PONCE, FRANCISCO JOSÉ: «Estrabón, Geografía III.5.2. [C167] y la concepción hodológica del espacio geográfico», *Habis*, 21 (1990), pp. 79-92.
- HOLLAND, LOUISE A.: *Ianus and the bridge*, Roma, 1961.
- JANNI, PIETRO: *La mappa e il periplo. Cartografia antica e spazio odologico*, Roma, 1984.
- KOLB, ANNE: «Miliaria: Ricerca e metodi. L'identificazione delle petre milari», en: F. PAVAN (ed.), *I miliari lungo le strade dell'impero. Atti del Convegno (Isola della Scala, 28 novembre 2010)*, Verona, 2011, pp. 17-28.
- «The conception and practice of Roman rule: the example of transport infrastructure», *Geographia Antiqua*, 20-21 (2011-2012), pp. 53-70.
- LAING, GORDON J.: «Roman Milestones and the *Capita Viarum*», *Transactions and Proceedings of the American Philological Association*, 39 (1908), pp. 15-34.
- LAURENCE, RAY: «Milestones, communication and political stability», en: L. ELLIS AND F.L. KIDNER (eds.), *Travel, Communication and Geography in Late Antiquity: Sacred and Profane*, Ashgate, Aldershot, pp. 38-49.
- LÓPEZ, PAZ: *La ciudad ideal: El territorio*, Editorial de la Historia, Santiago de Compostela, 1994.
- MROZEWICZ, L.: «Via et imperium», en: R. FREI-STOLBA (ed.), *Siedlung und Verkehr im Römischen Reich*, Bern, 2004, pp. 345-359.
- PONTE ARRÉBOLA, VANESSA: «Régimen jurídico de las vías romanas», en: *Las técnicas y las construcciones en la ingeniería romana*, Fundación de la Ingeniería Técnica de Obras Públicas, Córdoba, 2010, pp. 75-118.
- RODRÍGUEZ MORALES, JESÚS: «Calzadas romanas, ¿propaganda o utilidad?», en: G. BRAVO Y R. SALINERO, *Propaganda y persuasión en el mundo romano: Actas del VIII Coloquio de la Asociación Interdisciplinar de Estudios Romanos*, Signifer Libros, Madrid-Salamanca, 2011, pp. 177-212.
- «Imagen y realidad de las calzadas romanas», *El Nuevo Miliario: boletín sobre vías romanas, historia de los caminos y otros temas de geografía histórica*, 16 (2013), pp. 5-29.
- ROLDÁN HERVÁS, JOSÉ MANUEL: *Itineraria hispana: fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Anejo de Hispania Antiqua, Valladolid, 1975.
- ROTENHOFFER, PETER: «Neue Beobachtungen zu einer alten Inschrift: Die monumentale Bauinschrift der puente romano de las Alcantarillas (Utrera, SE)», en: J. CARBONELL MANILS Y H. GIMENO PASCUAL (eds.), *A Baete ad fluvium Anam: Cultura epigráfica en la Bética Occidental y territorios fronterizos. Homenaje al profesor José Luis Moralejo Álvarez*, Alcalá de Henares, 2016, pp. 175-194.
- SALAMA, PIERRE: *Bornes milliaires d'Afrique proconsulaire*, Collection de l'École Française de Rome, Paris-Tunis, 1987.
- SAUER, EBERHARD W.: «Milestones and Instability (Mid-Third to Early Fourth Centuries AD)», *Ancient society* 44 (2014), pp. 257-305.
- SCHMIDT, MANFRED G.: «A *Gadibus Romam*. Myth and reality of an ancient route», *Bulletin of the Institute of Classical Studies*, 54.2 (2011), pp. 71-86.
- SILLIÈRES, PIERRE: «À propos d'un nouveau milliaire de la Via Augusta, une *Via Militaris* en Bétique», *Revue des Études Anciennes*, 83 (1981), pp. 255-261.
- *Les Voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Bordeaux, 1990.
- «Le *Ianus Augustus*», en: R. BEDON ET P. M. MARTIN *Mélanges Raymond Chevallier: Histoire & Archéologie. Caesarodunum*, 28 (1994), pp. 305-311.
- «Paysage routier, syncrétisme religieux et culte impérial le long des voies de l'Hispanie méridionale: l'apport de la toponymie», *Gerion*, 21.1 (2003), pp. 265-281.



- «La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) et les *Militares Viae*. Le contrôle politique et administratif de l'Empire par Auguste», *Studia Historica. Historia Antigua*, 32 (2014), pp. 123-141.
- SOLANA SAINZ, JOSÉ MARÍA y LUIS SAGREDO SAN EUSTAQUIO: *La Política viaria en Hispania. Siglo IV d.C.*, Valladolid, 1998.
- SOLANA SAINZ, JOSÉ MARÍA y LUIS HERNÁNDEZ GUERRA: *La política viaria en Hispania siglo III d.C.*, Valladolid, 2002.
- SOLANA SAINZ, JOSÉ MARÍA y LUIS SAGREDO SAN EUSTAQUIO: *La red viaria romana en Hispania: siglos I-IV d.C.*, Valladolid, 2006.
- *La política viaria en Hispania: siglos I-II d.C.*, Valladolid, 2008.
- STYLOW, A. ARMIN U.; ATENCIA PÁEZ RAFAEL y JUAN CARLOS VERA RODRÍGUEZ: «Via Domitiana Augusta», *Mainake*, 26 (2004), pp. 417-430.
- SUSINI, GIANCARLO.: *Epigrafia romana*, Jouvence, Roma, 1982.
- «Compitare per via. Antropologia del lettore antico: meglio, del lettore romano», en *Alma Mater Studiorum* I, 1 (1988), pp. 105-115. Reedición con el mismo título en *Epigrafia e Antichità. Epigraphica Dilapidata. Scritti scelti di Giancarlo Susini*, Arctos, Faenza, 1997, pp. 157-172.
- «Per una classificazione delle iscrizioni itinerarie», en: *Tecnica Stradale Romana (Atlante Tematico di Topografia Antica 1)*, L'Erma di Bretschneider, Roma, 1999, pp. 119-121.
- VENTURA VILLANUEVA, ÁNGEL: «Inscripción del emperador Claudio, alusiva a la restauración de la Vía Augusta en Bujalance», *Adalid*, 4 (2013), pp. 77-85.
- VAQUERO, BENJAMÍN y MARÍA JOSÉ RUBIO: «Las reparaciones de calzadas en la Bética romana», en: *II Congreso de Historia de Andalucía. Historia Antigua*, Junta de Andalucía, Córdoba, 1994, pp. 441-452.
- ZANKER, PAUL: «The city as a symbol: Rome and the creation of an urban image», E. FENTRESS y S. E. ALCOCK, *Romanization and the city: creation, transformation, and failures. Proceedings of a conference held at the American Academy in Rome to celebrate the 50th anniversary of the excavation of Cosa*, 14-16 May, 1998. *Journal of Roman Archaeology Supplement* 38, Portsmouth, R.I., 2000, pp. 25-41.
- ZAPICO MAROTO, LUIS: «¿Se redactó el Itinerario de Antonino con un propósito geográfico?», *Revista de Obras Públicas*, 36 (3284) (octubre de 1989), pp. 747-753.